

## **Rail vehicle position detection and identification method**

Veröffentlichungsnr. (Sek.) DE19647461  
Veröffentlichungsdatum : 1998-05-20  
Erfinder : SCHEIBEL GERALD (DE)  
Anmelder : DEUTSCHE BAHN AG (DE)  
Veröffentlichungsnummer : DE19647461  
Aktenzeichen:  
(EPIDOS-INPADOC-normiert) DE19961047461 19961116  
Prioritätsaktenzeichen:  
(EPIDOS-INPADOC-normiert) DE19961047461 19961116  
Klassifikationssymbol (IPC) : B61L25/02; B61L27/00; G01C21/00  
Klassifikationssymbol (EC) : B61L25/02; G01C21/00; G01S5/14B3  
Korrespondierende Patentschriften

---

### **Bibliographische Daten**

---

The position detection and identification method involves using an electronic data processor (9) onboard a rail vehicle, coupled to an electronic position location unit (8) receiving global positioning satellite signals. The detection unit is also coupled to a signal line extending along the length of the train for receiving code signals identifying each rail carriage (4,5). The rail vehicle has a mobile communication unit (13,14) for communication with a mobile communication unit (24,25) connected to a central data processor (23) via data telegrams. The data telegrams contain the train position and identification codes.

---

Daten aus der esp@cenet Datenbank - - 12



⑮ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENTAMT**

# ⑰ **Offenlegungsschrift**

⑬ **DE 196 47 461 A 1**

⑳ Int. Cl.<sup>8</sup>  
**B 61 L 25/02**  
B 61 L 27/00  
G 01 C 21/00

⑲ Aktenzeichen: 196 47 461.2  
⑳ Anmeldetag: 16. 11. 96  
㉑ Offenlegungstag: 20. 5. 98

**DE 196 47 461 A 1**

㉒ **Anmelder:**  
Deutsche Bahn AG, 10365 Berlin, DE

㉓ **Erfinder:**  
Scheibel, Gerald, 14776 Brandenburg, DE

㉔ **Entgegenhaltungen:**

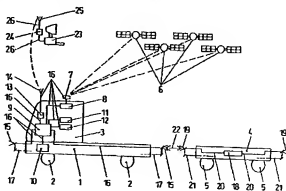
DE	1 96 08 730 C1
DE	43 31 432 C1
DE-PS	21 43 336
DE	44 28 261 A1
DE	44 08 261 A1
DE	41 23 632 A1
DE	40 32 198 A1
DE	40 26 207 A1
DE	40 10 194 A1
DE	38 05 810 A1
US	27 36 217 A1
WO	51 29 605
WO	89 05 255

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

㉕ **Einrichtung und Verfahren für ein Fahrzeugortungs-, Auswerte- und Informationssystem**

㉖ **Einrichtung und Verfahren für Eisenbahnfahrzeuge**, welche Positionsbestimmungen zu Satelliten (6) ausführt, diese mit Fahrzeug- und Zusatzdaten von Zugfahrzeugen (1, 2, 3) und Anhängern (4, 5) verknüpft und über eine Mobilkommunikationseinrichtung (13, 14) Datentelegramme empfängt und sendet. Weiterhin gehört zu dieser Einrichtung und dem Verfahren mindestens eine zentrale Ein-  
satzstelle, die mittels elektronischer Datenverarbeitungseinrichtung (23) und einer Mobilkommunikationseinrichtung (24, 25) Datentelegramme an ein oder mehrere Zugfahrzeuge (1, 2, 3) absendet und empfangene Daten auswertet.



**DE 196 47 461 A 1**

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Einrichtung und ein Verfahren zur Positionsbestimmung von Eisenbahnfahrzeugen weiterhin mit elektronischen Einrichtungen auf diesen Fahrzeugen zur Speicherung von Fahrzeug- und Zusatzdaten, mindestens einer Auswerte-, Steuer- und Mobilkommunikations-einrichtung sowie mindestens einer zentralen Einsatzstelle, die ebenfalls eine Mobilkommunikations- und auch mindestens eine elektronische Datenverarbeitungseinrichtung aufweist.

Eine Eisenbahngesellschaft besitzt viele Fahrzeuge. Für bestimmte Kategorien dieser Fahrzeuge kann es wichtig sein, wenn die spezielle Art und der momentane Ort in sehr kurzer Zeit für eine oder mehrere Einsatzstellen erfahbar ist.

Nach DE PS 21 43 336 ist eine automatische Identifizierung bekannt. Diese benutzt Farbstreifen zur Informationsübertragung. Das beschriebene System ist jedoch sehr aufwendig und wegen der optischen Erkennung auf gleichmäßig gute Witterungsbedingungen angewiesen.

Außerdem ist nach DE OS 27 36 217 eine Einrichtung zur automatischen Wagenidentifizierung bekannt. Diese benutzt ortsfeste Anlagen an der Strecke, die mit Gegeneinrichtungen an Wagen optisch kommunizieren, wobei sich die Kommunikation auf die Abfrage der Wagennummer beschränkt. Positionsbestimmungen von Fahrzeugen machen eine größere Anzahl solcher Abfragestellen erforderlich und sind somit sehr aufwendig.

In DE OS 38 05 810 ist ein Kommunikationssystem beschrieben welches Positionsbestimmungen von Fahrzeugen zu läßt und in der Lage ist, Fahrzeugidentifikationscodes per Funk an Leitzentralen abzugeben. Das beschriebene System weist jedoch den Nachteil auf, daß es sich an vorgegebenen im Fahrzeug gespeicherten Straßenkarten orientiert und die Positionsbestimmung anhand registrierter Lenkbewegungen und über die per Wegsensoren erfaßte Fahrstrecke erfolgt. Daraus resultiert, daß Einrichtungen erforderlich werden, die zur Kontrolle des Systems benötigt werden. Weiterhin benutzt zwar das System einen Fahrzeugidentifikationscode beim Absetzen der Meldungen an die Leitzentralen, dieser ist jedoch durch den Fahrzeugführer mittels Einlesen von Datenträgern, z. B. Magnetkarten, manuell zu ergänzen. Diese Ergänzungsinformationen stellen Informationen zur Ladung bzw. zum Fahrer dar. Aufgrund des systembedingten Eingriffs des Steuerungssystems, z. B. auf die Höchstgeschwindigkeit entsprechend der Ladung, wird der Fahrzeugführer nicht immer freiwillig alle Datenträger einlesen.

DE OS 40 10 194 beschreibt ein Verfahren und eine Vorrichtung zur individuellen elektronischen Kennung von Kraftfahrzeugen. Diese Einrichtung weist jedoch nur den Effekt auf, daß es zu einer nur in eine Richtung verlaufenden Informationsübermittlung, nämlich an den Fahrzeugführer kommt.

Des weiteren ist nach DE OS 40 26 207 ein Verfahren bekannt, welches mittels Satelliten Positionsbestimmungen von militärischen Fahrzeugen realisiert. Über eine Datenanpassungsgruppe erfolgt die Zusammenführung der Positionsdaten mit Geofachfeldaten. Dieses beschriebene Verfahren benutzt jeweils in sich geschlossene Fahrzeug-, Kupplungen mit weiteren Fahrzeugen sind nicht vorgesehen.

Ein Verfahren zur Transportüberwachung ist nach DE OS 40 32 198 bekannt geworden. Positionsdaten werden mit fahrt- und transport-spezifischen Daten kombiniert. Dieses Verfahren weist jedoch den Nachteil auf, daß sich Fahrzeuge jeweils nur in territorial begrenzten Überwachungsgebieten lokalisieren lassen. Das Übergehen eines Fahrzeuges von ei-

nem auf ein anderes Überwachungsgebiet macht diverse An- und Abmeldungen erforderlich und bedeutet Aufwand. Des weiteren wird auch in diesem Verfahren von einzelnen, in sich geschlossenen, Fahrzeugen ausgegangen.

In DE OS 41 23 632 ist ein Informationssystem beschrieben, welches z. B. in Güterwagen integrierte Fahrzeugrechner mit Prozessoren aufweist, die über optische Kabel und Kupplungen mit anderen gleich ausgestatteten Güterwagen sowie auch mit einer Lok, die mit einem Leitrechner bestückt ist, gekuppelt wird. Die Fahrzeugrechner der Güterwagen sind mit ladungs- und transportabhängigen Daten vom Absender versehen, die beim Wechseln der Ladung bzw. am Zielbahnhof erneut geändert werden müssen. Ziel der Einrichtung ist offensichtlich die Sendungsverfolgung von einer Verkehrsleitzentrale. Dieses System weist jedoch mehrere Nachteile auf, die neben dem hohen technischen Aufwand pro Güterwagen (Stromversorgung, Fahrzeugrechner, Transceiver) in einer hohen Störanfälligkeit optischer Kupplungen bei Verschmutzung liegt. Bin fortlaufendes Trennen und das Abstellen einzelner Wagen stellt das System generell in Frage. Ursache dafür ist die fehlende Energieversorgung und verschmutzte optische Kupplungen.

Nach DE OS 44 08 261 ist eine Einrichtung und ein Verfahren zur Überwachung von Schienenfahrzeugen bekannt. Dieses besitzt Fahrzeugeinrichtungen, die die Fahrzeugzustandsdiagnose sowie eine visuelle Streckenbeobachtung zulassen. Die Fahrzeugeinrichtung gibt selbstständig die Ergebnisse der Zustandsdiagnose und der Streckenbeobachtung über eine Mobilkommunikationseinheit an eine Leitstelle weiter. Die Nutzung dieses Systems setzt ein in sich geschlossenes Fahrzeug voraus, Kupplungsmöglichkeiten mit anderen Fahrzeugen, die Informationen in die Fahrzeugeinrichtung einspeisen, sind nicht vorgesehen.

In DE OS 44 28 261 wird ein Ortungssystem für spurgeführte Fahrzeuge beschrieben. Dieses System sorgt durch die Verknüpfung der bei der Eisenbahn bekannten Linienzugbeeinflussung mit Ortungssystemen geographischer Koordinaten für eine Verbesserung des Steuerungssystems bezüglich der Genauigkeit zu geographischen Punkten, z. B. Signalen. Das System ist ausschließlich auf die Informationsrichtung zum Fahrzeug ausbildet und nicht zu einer Leit- oder Steuerzentrale.

DE PS 195 08 730 beschreibt ein System, welches vorgegebene Daten mit Fahrzeugverbindungen vergleicht und Entscheidungen zur Gültigkeit der Daten zu diesem Fahrzeugverband mit einzelnen identifizierten Wagen dieses Fahrzeugverbandes trifft. Dieses System setzt jedoch das Festlegen bzw. Zusammenstellen von Dateneinheiten vor dem Vergleich voraus, es kann nicht selbstständig Dateneinheiten bilden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Einrichtung und ein Verfahren zu entwickeln, mit dem Eisenbahnfahrzeuge geortet, Informationen mit den Ortungsdaten verknüpft und ausgewertet sowie diversen Personen zugänglich gemacht werden kann.

Diese Aufgabe wird derart gelöst, daß Zugfahrzeuge eine elektronische Einrichtung aufweisen, die eine satellitengestützte Fahrzeugortung ermöglicht und diese Information in den elektronischen Datenverarbeitungsteil einspeisen kann.

Des weiteren ist der elektronische Datenverarbeitungsteil mit einer Mobilkommunikationseinrichtung sowie mit Datenein- und -ausgabegeräten verbunden. Die Energieversorgung der gesamten Einrichtung erfolgt von der Bordspannungsanlage. An den beiden Stirnseiten des Zugfahrzeugs sind in vorhandene Kupplungskastendosen Anschlüsse für die Kupplung von Anhängelfahrzeugen an diese Einrichtung integriert, die wiederum mit dem elektronischen Datenverarbeitungsteil elektrisch verbunden sind. Die Kuppelbar-

Anhängelfahrzeuge besitzen an den Stirnseiten ebenfalls Steckdosen, die an die Codeeinrichtung des Anhängers angeschlossen sind.

Weiterhin benutzen zentrale Einsatzstellen elektronische Datenverarbeitungseinrichtungen, die über Mobilkommunikationseinrichtungen mit den Zugfahrzeugen Datenaustausch realisieren können.

Durch die erfindungsgemäße Ausbildung der Einrichtung ist es möglich, in zentralen Einsatzstellen neben einer Ordonierung von Fahrzeugen außerdem Informationen zur Art und Ausrüstung von Zugfahrzeugen und gekuppelten Anhängelfahrzeugen zu erhalten sowie auch Informationen an diese zurückzusenden. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen dargestellt.

Nachfolgend wird die Erfindung anhand eines in der Zeichnung dargestellten bevorzugten Ausführungsbeispiels näher erläutert.

Fig. 1 zeigt den Aufbau der Einrichtung.

Wie in Fig. 1 dargestellt, besteht ein Zugfahrzeug mindestens aus einem Fahrwerk 1, einem Laufwerk 2 und einer Kabine 3. Als zentraler Verknüpfungsbaukasten für die Fahrzeugortungselektronik 8, das Dateneingabegerät 11, das Datenausgabegerät 12 sowie der Mobilkommunikationseinrichtung 24 fungiert die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung des Zugfahrzeuges 9, die mit den genannten Einrichtungsteilen über elektrische Verbindungsleitungen 16 verbunden ist. Diese wird von der Bordspannungsanlage 10 über eine elektrische Verbindungsleitung 16 mit Energie versorgt. Die Fahrzeugortungselektronik 8 ist über eine elektrische Verbindungsleitung 16 mit der Antenne für die Fahrzeugortung 7 verbunden. Des Weiteren ist die Mobilkommunikationseinrichtung 13 des Zugfahrzeuges ebenfalls über eine elektrische Verbindungsleitung 16 mit der Antenne der Mobilkommunikationseinrichtung 14 des Zugfahrzeuges verbunden. Die an den Stirnseiten des Zugfahrzeuges befindlichen elektrischen Steckdosen für die Anhängerkupplung 15 sind jeweils an die Anschlussleitung Signalleuchte Zugfahrzeug 17 angeschlossen. Weiterhin ist ein Anschluss der elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung des Zugfahrzeuges 9 über elektrische Verbindungsleitungen 16 an die genannten elektrischen Steckdosen für Anhängerkupplung 15 realisiert.

Ein Anhänger, der mindestens aus einem Fahrwerk 4 und einem Laufwerk 5 besteht, weist an den beiden Stirnseiten jeweils mindestens eine elektrische Steckdose 19 auf. Diese besitzen über elektrische Verbindungsleitungen 21 jeweils einen Anschluss an die Signalleuchte Anhänger. Des Weiteren besteht von den stirnseitigen Anhängersteckdosen 19 über elektrische Verbindungsleitungen 20 der Anschluss an die Codeeinrichtung Anhänger 18.

Die stirnseitigen elektrischen Steckdosen für Anhängerkupplung 15 des Zugfahrzeuges sind mit den stirnseitigen elektrischen Anhängersteckdosen 19 des Anhängers über eine elektrische Verbindungsleitung 22 zum Anhänger kupplbar.

Die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 23 der zentralen Einsatzstelle ist über elektrische Verbindungsleitungen 26 mit der Mobilkommunikationseinrichtung 24 Anschluss zentrale Einsatzstelle verbunden. Diese Mobilkommunikationseinrichtung 24 Anschluss zentrale Einsatzstelle besitzt über die elektrische Verbindungsleitung 26 einen Anschluss an die Antenne 25 Mobilkommunikationseinrichtung Anschluss zentrale Einsatzstelle.

In der elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges sind feste fahrzeugspezifische Daten gespeichert. Diese können durch variable Daten über das Dateneingabegerät 11 ergänzt werden. Diese variablen Daten ergeben sich z. B. aus der Art transportabler mitgeführter

Arbeitsgeräte. Somit ergibt sich in der elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges eine abrufbare Datenmenge, die über den momentanen Ausstattungsgang des Zugfahrzeuges Auskunft gibt.

Die Codeeinrichtung 18 des Anhängers ist derart ausgeführt, daß ein Fahrzeugcode abgelegt ist, der Auskunft über den Ausstattungsgang des Anhängers gibt. Dieser ist über das Dateneingabegerät 11 des Zugfahrzeuges bezüglich variabler Ausstattungen im gekuppelten Zustand mit dem Zugfahrzeug veränderbar. Der Code bleibt ohne Hilfsenergie erhalten und kann beliebig oft abgefragt werden.

Die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 23 der zentralen Einsatzstelle sendet, sofern sie eingeschaltet ist, selbstständig innerhalb bestimmter Zeitabstände bzw. auf Wunsch des Bedienungspersonals der zentralen Einsatzstelle Datentelegramme ab. Diese beinhalten eine Abfrageaufforderung der Fahrzeugdaten, sowie der Position einzelner oder aller zur Fahrzeugflotte gehörenden Fahrzeuge.

Die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges erhält über die Antenne 14 und die Mobilkommunikationseinrichtung 13 des Zugfahrzeuges dieses Aufforderung. Ohne Zutun des Bedienungspersonals des Zugfahrzeuges sorgt die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges selbstständig für die Ausführung der eingegangenen Aufforderung. Die Fahrzeugortungselektronik 8 sorgt in Verbindung mit der Antenne 7 der Fahrzeugortung für die Positionsbestimmung anhand von Positionen von Satelliten 6 im Orbit.

Die ermittelten Daten werden an die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges übertragen.

Weiterhin fragt die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges über die stirnseitigen elektrischen Steckdosen 15 und 19 des Zugfahrzeuges bzw. des Anhängers sowie die elektrischen Verbindungen 16, 20 und 22 alle Codeeinrichtungen 18 der gekuppelten Anhänger zum abgelegten Code ab. Die Codes der Anhänger werden ebenfalls an die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges übertragen.

Die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 9 des Zugfahrzeuges bildet aus allen gesammelten Daten zur Ausrüstung und Position des Zugfahrzeuges sowie zur Ausrüstung der gekuppelten Anhänger ein Datentelegramm. Das gebildete Datentelegramm wird über die Mobilkommunikationseinrichtung 13 des Zugfahrzeuges und dessen Antenne 14 an die anfordernde Stelle gesandt. Dies ist deshalb erforderlich, weil es mehrere zentrale Einsatzstellen und Zugfahrzeuge geben kann, jedoch nicht jede zentrale Einsatzstelle von allen Zugfahrzeugen alle Daten benötigt.

Die elektronische Datenverarbeitungseinrichtung 23 der zentralen Einsatzstelle speichert die empfangenen Daten ab und erneuert diese selbstständig nach Erhalt eines neuen Datentelegrammes. Auf diese Art wird sichergestellt, daß auch Fahrzeugpositionen ermittelbar sind von Fahrzeugen, die längere Zeit in Tunneln arbeiten und somit wegen Unterbrechung der Mobilkommunikationsverbindung sonst nicht mehr erfassbar wären.

Auf Wunsch des Bedienungspersonals der zentralen Einsatzstelle können die übermittelten Daten zur Fahrzeugausrüstung des Zugfahrzeuges und der bzw. des Anhängers sowie deren Position von der elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung 23 der zentralen Einsatzstelle auch angezeigt werden.

Des Weiteren können die zentralen Einsatzstellen auch mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung 23 der zentralen Einsatzstelle über die jeweiligen Mobilkommunikationseinrichtungen 24, 13 und deren Antennen 25, 14 sowie die dazu gehörigen elektrischen Verbindungsleitungen 26, 16 Informationen an die elektronische Daten-

verarbeitungseinrichtung 9 eines oder mehrerer Zugfahrzeuge übertragen. Diese Informationen können über das Datenausgabegerät 12 an das Bedienpersonal des Zugfahrzeugs ausgegeben werden. Dabei kann es sich um Einsatzanweisungen, Fahrpläne oder ähnlichem handeln. Die ausgegebenen Informationen enthalten eine zusätzliche Kennung, die Aufschluß über die absendende Stelle gibt.

Eine Nutzung der Mobilkommunikationseinrichtung der Zugfahrzeuge sowie der zentralen Einsatzstellen zur sprachlichen Kommunikation ist ebenfalls möglich.

#### Bezugszeichenliste

- 1 Fahrwerk Zugfahrzeug
- 2 Laufwerk Zugfahrzeug
- 3 Kabine Zugfahrzeug
- 4 Fahrwerk Anhänger
- 5 Laufwerk Anhänger
- 6 Satelliten zur Positionsbestimmung
- 7 Antenne für Fahrzeugortung
- 8 Fahrzeugortungselektronik
- 9 elektronische Datenverarbeitungseinrichtung des Zugfahrzeugs
- 10 Bordspannungsanlage
- 11 Dateneingabegerät
- 12 Datenausgabegerät
- 13 Mobilkommunikationseinrichtung Zugfahrzeug
- 14 Antenne Mobilkommunikationseinrichtung Zugfahrzeug
- 15 Steckdose für Anhängerkupplung
- 16 elektrische Verbindungsstellung
- 17 Anschlußleitung Signalbeleuchtung Zugfahrzeug
- 18 Codeeinrichtung Anhänger
- 19 Anhängersteckdose
- 20 elektrische Verbindungsleitung
- 21 Anschlußleitung Signalbeleuchtung Anhänger
- 22 elektrische Verbindung zum Anhänger
- 23 elektronische Datenverarbeitungseinrichtung zentrale Einsatzstelle
- 24 Mobilkommunikationseinrichtung Anschluß zentrale Einsatzstelle
- 25 Antenne Mobilkommunikationseinrichtung Anschluß zentrale Einsatzstelle
- 26 elektrische Verbindungsleitung

#### Patentansprüche

1. Einrichtung zur Erfassung von Eisenbahnfahrzeugen, vorzugsweise Zugfahrzeuge, insbesondere hinsichtlich ihrer Position, Art und Ausrüstung, der Datenübertragung per Mobilkommunikationseinrichtung an mindestens eine zentrale Einsatzstelle, die über Einrichtungen zur Auswertung und Darstellung der übermittelten Daten verfügt, gekennzeichnet durch eine Fahrzeugeinrichtung, bestehend aus einer elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung, einer Fahrzeugortungselektronik mit Antenne, einer Mobilkommunikationseinrichtung mit Antenne, Datenein- und -ausgabegeräten sowie dazugehörigen elektrischen Verbindungsleitungen, die neben der Positionsbestimmung, bezogen auf geographische Koordinaten, und der Verknüpfung mit festen fahrzeugspezifischen Daten zentralen Kupplungsmöglichkeiten zur freizügigen Anknüpfung mit mindestens einem weiteren Eisenbahnfahrzeug, vorzugsweise Anhänger, und der Möglichkeit des Auslesens von fahrzeugspezifischen Daten aller gekuppelten Eisenbahnfahrzeuge besitzt, die Anhänger Codeeinrichtungen besitzen, die Fahrzeugdaten, insbesondere zur Art des Fahrzeugs, in Form eines Codes

besitzen, der ohne Energieversorgung bestehen bleibt, unbegrenzt abgefragt werden kann und veränderbar ist, die Datenein- und -ausgabegeräte des Zugfahrzeugs zur Eingabe von Zusatzdaten zu den festen fahrzeugspezifischen Daten des Zugfahrzeugs sowie im gekuppelten Zustand auch der Anhänger und zur Weitergabe von Informationen der zentralen Einsatzstelle auf dem Zugfahrzeug geeignet ist.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Teil der Zugfahrzeugeinrichtung zur Fahrzeugortung auf einem satellitengestützten System basiert und somit eine uneingeschränkte Fahrzeugortung möglich ist.

3. Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung des Zugfahrzeugs von der Bordspannungsanlage des Zugfahrzeugs mit Energie versorgt wird.

4. Einrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung des Zugfahrzeugs zur freizügigen Anknüpfung weiterer Eisenbahnfahrzeuge sowie die Datenein- und -ausgabegeräte einschließlich der Mobilkommunikationseinrichtung von der elektronischen Datenverarbeitungseinrichtung verwaltet und gesteuert wird.

5. Einrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Codeeinrichtung der Anhänger über elektrische Verbindungsleitungen sowie Kupplungsmöglichkeiten an ein Zugfahrzeug anschließbar ist und vorhandene Kupplungsmöglichkeiten sowie ohnehin zu benutzende Verbindungsleitungen zum Anhänger ohne Mehraufwand genutzt werden.

6. Verfahren zur Erfassung von Eisenbahnfahrzeugen, welche Einrichtungen nach den Ansprüchen 1 bis 5 aufweisen, dadurch gekennzeichnet, daß die elektronischen Datenverarbeitungseinrichtungen einer oder mehrerer zentralen Einsatzstellen selbsttätig in periodischen Zeitabständen Telegramme über die Mobilkommunikationseinrichtungen an Fahrzeugeinrichtungen von einzelnen oder mehreren Zugfahrzeugen absenden zur Sammlung von Fahrzeugdaten.

7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung des Zugfahrzeugs nach Erhalt des Telegramms der zentralen Einsatzstelle die Codes der gekuppelten Anhänger abfragt, diese auswertet, mit den Fahrzeugdaten des Zugfahrzeugs und den Positionsdaten des Satellitenortungssystems verknüpft und selbsttätig dieses Datentelegramm über die Mobilkommunikationseinrichtung an die zentralen Einsatzstellen zurücksendet.

8. Verfahren nach den Ansprüchen 6 und 7, dadurch gekennzeichnet, daß die elektronischen Datenverarbeitungseinrichtungen der zentralen Einsatzstellen in der Lage sind, die rückgemeldeten Daten der Zugfahrzeuge so lange zu speichern, bis auf ein Datensammeltelegramm der zentralen Einsatzstellen ein neues Datentelegramm der jeweiligen Zugfahrzeuge eingeht.

9. Verfahren nach dem Anspruch 6 oder einem der folgenden, dadurch gekennzeichnet, daß die elektronischen Datenverarbeitungseinrichtungen der zentralen Einsatzstellen in der Lage sind, die Positionen der Fahrzeuge, die Art der Fahrzeuge sowie Zusatzinformationen anzuzeigen.

10. Verfahren nach dem Anspruch 6 oder einem der folgenden, dadurch gekennzeichnet, daß die elektronischen Datenverarbeitungseinrichtungen der zentralen Einsatzstellen auch Informationen an einzelne oder mehrere Zugfahrzeuge weitergeben können, wie z. B.

Einsatzanweisungen oder Fahrpläne.

11. Verfahren nach dem Anspruch 6 oder einem der  
folgenden, dadurch gekennzeichnet, daß die Datenaus-  
gabeeinrichtung des Zugfahrzeugs in der Lage ist, von  
einer zentralen Einsatzstelle übermittelte Informatio- 5  
nen auszugeben unter Angabe einer Kennung der ab-  
sendenden Stelle.

12. Verfahren nach dem Anspruch 6 oder einem der  
folgenden, dadurch gekennzeichnet, daß die Mobil-  
kommunikationseinrichtungen des Zugfahrzeugs und 10  
der zentralen Einsatzstelle auch für sprachliche Kom-  
munikation geeignet sind.

---

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

---

15

20

25

30

35

40

45

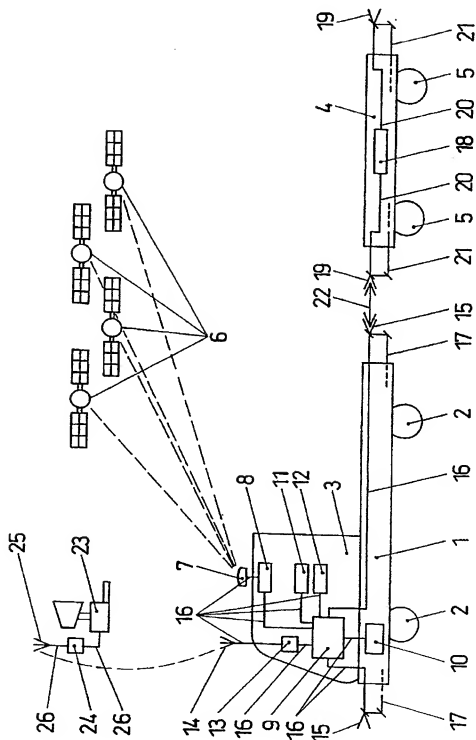
50

55

60

65

Fig.1:





INTELLECTUAL PROPERTY  
OFFICE OF SINGAPORE

51 Bras Basah Road #04-01  
Plaza By The Park Singapore 189554  
Tel: (65) 63398616 Fax: (65) 63390252  
<http://www.ipos.gov.sg>

RF 240

In Reply Please Quote Our Reference

Your Ref : MJ/LWC/MUHA/PAT/8116488/SG  
Our Ref : 2004018974/041230/TMABS/7889  
Date : 30/12/2004  
Writer's Direct Line : 6330 2748

DREW & NAPIER LLC  
P.O. BOX 152 ROBINSON ROAD  
SINGAPORE 900302



**COPY**

Dear Sir,

Singapore Patent Application No.: 200401897-4  
Title of Invention: METHOD AND SYSTEM FOR LOCATION MANAGEMENT AND LOCATION  
INFORMATION PROVIDING SYSTEM  
Applicant(s): NTT DOCOMO, INC. (JP)

**INVITATION TO RESPOND TO WRITTEN OPINION**

We forward with this letter a copy of the Search Report and Written Opinion drawn up by the Examiner in connection with your request for a Search and Examination Report.

You are invited to respond to the opinion by submitting:

- (a) Written arguments disagreeing with the Examiner's opinion and/or
- (b) An amendment of the specification of the application.

If you intend to respond, the response must be filed within 5 months from the date of this letter. You are also advised to inform us early if you do not intend to respond.

The Examiner will proceed to establish the Examination Report if no response is received by the end of the allowed period.

If you have any further queries, please do not hesitate to contact the undersigned.

Thank you.

Yours faithfully,

Annie Besant d/o Surendran

for REGISTRAR OF PATENTS  
SINGAPORE

cc: AUSTRIAN PATENT OFFICE  
P.O.B. 95, DRESDNERSTRASSE 87  
A-1200 VIENNA, AUSTRIA

A statutory board of the Ministry of Law







**Austrian Patent Office**  
**Service and Information Sector**  
**(TRF)**

Dresdner Straße 87  
A - 1200 Wien VIENNA  
Austria

Tel.No.: ++431/53424/0  
Fax.No.: ++431/53424/520



To

**REGISTRY OF PATENTS**  
51 Bras Basah Road  
#04-01 Plaza By The Park

**SINGAPORE 0718**

Date of mailing:

**22. Okt. 2004**

**Applicant**  
**NTT DOCOMO, INC.**

**Application No.**  
**200401897-4**

**Filing Date**  
**21 February 2002 (21.02.2002)**

**(Earliest) Priority Date**  
**28 February 2001 (28.02.2001)**

**International Patent Classification (IPC<sup>2</sup>)**

**G06F 15/48, B61L 27/04**

Please find enclosed the

- ☒ **SEARCH REPORT**
- ☐ **EXAMINATION REPORT**
- ☒ **WRITTEN OPINION**

provided by the Austrian Patent Office as Search and Examination Authority according to the Memorandum of Understanding between the Government of Singapore and the Austrian Patent Office (MOU)

Best regards

**AUSTRIAN PATENT OFFICE**  
**Service and Information**  
**Sector TRF**

**Dr. Flammer**

Enclosures:

- ☒ the search report  
(it is also accompanied by a copy of each prior art document cited in the report)
- ☐ the examination report
- ☒ the written opinion
- ☐ the Registry's copy of the priority application



## Austrian Patent Office

Application No. 200401897-4	Applicant: NTT DOCOMO, INC.
Filing date 21 February 2002 (21.02.2002)	(Earliest) Priority Date 28 February 2001 (28.02.2001)

### GENERAL OBSERVATIONS

☒ With regard to the abstract the text is approved as submitted by the applicant.

☒ The application contains neither statements disparaging any person nor expressions etc. contrary to morality or the public order.

☒ Unity of invention is given.

Consequently, all parts of the application were the subject of examination in establishing this report.

☒ Basis of the opinion:

The search report and the written opinion have been drawn on the basis of the application as transmitted with the request.

☒ The Applicant is thereby INVITED TO REPLY to this opinion within 5 months from the date of the Registrar's letter enclosing the written opinion.

HOW? By submitting a written reply, accompanied where appropriate, by the amendments.

IF NO REPLY IS TRANSMITTED, the examination report will be established on the basis of this written opinion. The Applicant's attention is drawn to the fact that a later submission will be considered not to have been made and will therefore not be taken into account.

AUSTRIAN PATENT OFFICE  
Dresdner Straße 87, A-1200 VIENNA  
Facsimile No. ++431/53424/535

Authorized Officer  
**MEHLMAUER A.**  
Telephone No. ++431/53424/ 376



## SEARCH REPORT

Application No.  
200401897-4

## A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

According to the International Patent Classification (IPC):

G06F 15/48, B61L 27/04

B. FIELDS SEARCHED IPC<sup>2</sup>:

G06F, B61L

Electronic data base consulted during the search (name of data base and, where practicable, search terms used)  
WPI

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	<i>8</i> DE 4032192 A1 (TELEFUNKEN SYSTEMTECHNIK GMBH) 23 April 1992 (23.04.1992) column 2, lines 36 - 53; column 3, lines 15 - 58.	1, 2, 7-9
Y	GB 2188464 A (MAGYAR ALLAMVASUTAK VEZERIGAZGATOSAGA) 30 September 1987 (30.09.1987) page 2, lines 88 - 11; page 3, lines 48 - 82.	1 - 10
Y	WO 96/13951 A1 (TELEFONAKTIEBOLAGET LM ERICSSON) 9 May 1996 (09.05.1996) page 9, line 1 - page 12, line 10.	1 - 10

☒ Further documents are listed in the continuation of Box C.☒ See patent family annex.

\* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&amp;" document member of the same patent family

Date of actual completion of the search: 24 September 2004 (24.09.2004)

AUSTRIAN PATENT OFFICE  
Dresdner Straße 87, A - 1200 VIENNA  
Facsimile No. ++431/53424/535

Authorized Officer MEHLMAUER A.

Telephone No. ++431/53424/ 376



## SEARCH REPORT

Application No.

200401897-4

## C (Continuation - Page 2). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

A

DE 19647461 A1 (DEUTSCHE BAHN AG) 20 May 1998 (20.05.1998)  
column 2, line 56 - column 3, line 14; column 4, lines 12 - 28; column 4, line  
63 - column 5, line 7.

----

1, 2, 7-9



## Austrian Patent Office

Application No. 200401897-4	Applicant NTT DOCOMO, INC.
Filing date 21 February 2002 (21.02.2002)	(Earliest) Priority Date 28 February 2001 (28.02.2001)

### SEARCH REPORT

#### EXPLANATIONS

##### DE 4032198 A1:

The transport monitor system of this invention provides a mobile subscriber with a vehicle-mounted radio transmitter which sends digital data telegrams to a control centre. There are several fixed stations. The data telegrams contain fixed, vehicle-specific data, manually provided transport data and sensor or externally provided position data. The control centre requests transmissions of data telegrams from the mobiles by sending digital transmission request signals to them. The positions of the mobiles are displayed on a geographic map and all travel and transport-specific data held in a memory for vehicles whilst they are in the region controlled by the control centre.

##### GB 2188464 A:

This document describes a data-processing and on-board information system for railway operation which contains stationary computers and mobile on-board computers able to communicate with one another. The stationary computer being a commercially available microcomputer with a keyboard, a display, a printer, a diskette memory and an interface for the connection of a large-scale electronic data-processing computer. At least one data module read-out apparatus is connected to the stationary computer via an interface. The on-board computer contains a central unit, a clock generator, data modules connected to the central unit via a bi-directional bus system and independent interfaces: the on-board computer also contains a locomotive data module, a train data module, a personnel data module, a line data module, and also a location identification module, connected to the central unit via the interface, a sensor adaptor unit, display and keyboard. A path signal transmitter is connected to an axle of a locomotive belonging to the system, the output of this transmitter being connected to the input of the location identification module, and the location identification transmitters of the system are distributed along the railway lines at a defined distance from one another.

##### WO 96/13951 A1:

This document discloses methods and apparatus for detecting and predicting movement patterns of mobile radio transceivers, such as mobile cellular telephones, that enhance the performance of hierarchical radio networks, in which network structures, such as different cells, have different communication bandwidths. One method of predicting a next location of a mobile terminal based on stored previous locations of the mobile terminal includes the step of comparing a current sequence that includes the current location of the mobile terminal and a plurality of previous locations of the mobile terminal to each of a plurality of stored sequences that each include previous locations of the mobile terminal.

##### DE 19647461 A1:

The rail vehicle position detection and information method of this invention involves using an electronic data processor onboard a rail vehicle, coupled to an electronic position location unit receiving global positioning satellite signals. The detection unit is also coupled to a signal line extending along the length of the train for receiving code signals identifying each rail carriage. The rail vehicle has a mobile communication unit for communication with a mobile communication unit connected to a central data processor via data telegrams. The data telegrams contain the train position and identification codes.



# SEARCH REPORT

Information on patent family members

Application No.

200401897-4

This annex lists the patent family members relating to the patent documents cited in the search report.

The members are as contained in the EPIDOS INPADOC file.

The Office is in no way liable for these particulars which are merely given for the purpose of information

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE A 4032192		DE A 4032192	1991-06-27
GB A 2188464		PL A 264859	1988-04-28
		HU B 193852	1987-12-28
		IT B 1203413	1989-02-15
		FI A 871265	1987-09-29
		GB A 2188464	1987-09-30
		FR A 2596348	1987-10-02
		DE A 3709130	1987-10-22
WO A 9613951		DE D 695332620	2004-08-19
		CA A 2203623	1996-05-09
		RU C 2141738	1999-11-20
		JP T 10513016T	1998-12-08
		US A 5825759	1998-10-20
		AU B 694575	1998-07-23
		CN A 1170493	1998-01-14
		FI A 971778	1997-06-26
		EP A 0788720	1997-08-13
		US A 5572221	1996-11-05
		WO A 9613951	1996-05-09
		AU A 3818995	1996-05-23
DE A 19647461		DE A 19647461	1998-05-20



☐ EXAMINATION REPORT

☒ WRITTEN OPINION

Application No.  
200401897-4

Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability;  
citations and explanations supporting such statement

Date of actual completion of the report / opinion: 24 September 2004 (24.09.2004)

## 1. STATEMENT

Novelty (N)	YES	Claims	3-6, 10
	NO	Claims	1, 2, 7-9
Inventive step (IS)	YES	Claims	----
	NO	Claims	1-10
Industrial applicability (IA)	YES	Claims	1-10
	NO	Claims	----

## 2. CITATIONS AND EXPLANATIONS

The following documents have been cited in the Search Report:

D1: DE 4032192 A1  
D2: GB 2188464 A  
D3: WO 96/13951 A1  
D4: DE 19647461 A1

D1, which is considered to represent the most relevant state of the art, discloses a transport monitor system with a vehicle-mounted radio transmitter which sends digital data telegrams to a control centre. This transport monitor system processes data of object identification and location information as outlined in claims 1, 2 and 7 - 9. Therefore, the subject matter of claims 1, 2 and 7 - 9 is not considered to be new nor to involve an inventive step.

Taking the data-processing and on-board information system for railway operation of D2 as starting point and given a familiarity with the methods and apparatus for detecting and predicting movement patterns of mobile radio transceivers of D3 it would be an obvious step for a person skilled in the art to apply the movement detection and prediction to the railway information system to overcome the disadvantages mentioned in the introduction of the description. Therefore, the subject matter of all claims is not considered to involve an inventive step.

D4 describes a rail vehicle position detection and information method. This document fails the present subject matter in the identification process. Therefore, this document shows a state of the art which does not call in question the eligibility of the present specification.

Industrial applicability is given.